



Milano, 28 settembre 2023

Prot. n. 2398/23

[CIRCOLARE INFORMATIVA N. 575/23](#)

Ai Signori Sindaci

Assessori di competenza

Segretari Comunali

Responsabili di settore

Organi ANCI Lombardia

Oggetto: bando PNRR infrastrutture di ricarica elettrica in centri urbani: procedure autorizzatorie

Gentilissime e gentilissimi,

il Decreto Ministeriale del 12 gennaio 2023 ha definito i criteri e le modalità per la concessione dei benefici a fondo perduto previsti dalla Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3, del PNRR, per la realizzazione nei centri urbani di almeno 13.755 infrastrutture di ricarica veloci per veicoli elettrici.

Il bando, riservato alle sole imprese che operano nel settore, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 maggio 2023 e l'esito di gara è stato approvato con decreto del 30 giugno 2023.

Ai fini della gara, il territorio della Lombardia è stato suddiviso in tre lotti, che sono stati così aggiudicati:

- Lombardia A (Province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi, Mantova) aggiudicata a BE CHARGE srl per 266 stazioni di ricarica
- Lombardia B (Province di Como, Lecco, Monza, Pavia, Sondrio, Varese) aggiudicata a ENEL X WAY ITALIA srl per 243 stazioni di ricarica
- Lombardia C (Città Metropolitana di Milano) aggiudicata a ENEL X WAY ITALIA srl per 227 stazioni di ricarica.

Tutte le infrastrutture di ricarica di ciascun lotto devono essere realizzate e poste in esercizio entro dodici mesi dal provvedimento di concessione del contributo; per consentire l'attuazione della misura del PNRR, che migliora sensibilmente la dotazione infrastrutturale di colonnine di



ricarica elettrica dei Comuni lombardi, risulta di estrema importanza ottimizzare i tempi burocratici di rilascio dell'autorizzazione all'operatore.

Il procedimento autorizzatorio deriva dall'art. 57 del decreto-legge n. 76 del 16 luglio 2020, come risultante dalla legge di conversione e dalle modifiche successivamente introdotte; a questo articolo appartengono i commi citati nel prosieguo della nota.

Va premesso che la norma prevede l'espletamento di procedure di evidenza pubblica per l'individuazione del soggetto che può realizzare la colonnina di ricarica su area pubblica (comma 8). Tuttavia, il bando di gara ministeriale richiedeva che il soggetto proponente dovesse "... qualora le infrastrutture di ricarica siano installate su suolo pubblico, aver presentato all'ente proprietario della strada o dell'area l'istanza per l'occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica competente, ai sensi di quanto previsto dal comma 14bis, dell'art. 57, del decreto legislativo n. 76/2020" (art. 7 del bando).

L'art. 14bis innanzi citato dispone: *"il soggetto che effettua l'installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico presenta all'ente proprietario della strada l'istanza per l'occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica competente"*.

Pertanto, si deve ritenere che il bando PNRR abbia già soddisfatto le esigenze di tutela della concorrenza e che il Comune non debba procedere a ulteriori fasi di evidenza pubblica in relazione alle istanze di occupazione del suolo pubblico e di realizzazione dell'infrastruttura di ricarica da parte del soggetto aggiudicatario del bando PNRR.

Nel caso in cui il Comune non abbia già provveduto ad autorizzare l'aggiudicatario del bando PNRR all'occupazione del suolo pubblico e all'installazione dell'infrastruttura di ricarica, il Comune dovrà dare seguito all'istanza già presentatagli dall'aggiudicatario del bando PNRR secondo quanto disposto dal medesimo art. 57:

- a) *"L'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata edilizia libera"* (comma 14);
- b) malgrado ciò, il Comune deve rilasciare *"un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, che ha una durata minima di dieci anni, e un provvedimento di durata illimitata, intestato al gestore della rete, per le relative opere di connessione"* (comma 14).



I provvedimenti che il Comune deve emettere sono quindi due, uno rivolto all'operatore aggiudicatario e uno intestato al gestore della rete elettrica.

Il primo provvedimento per l'operatore consta di 2 parti:

- l'autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per la infrastruttura di ricarica, che ha una durata minima di 10 anni; si evidenzia a tale riguardo che *"i Comuni possono prevedere la riduzione o l'esenzione della [COSAP] per i punti di ricarica, nel caso in cui gli stessi erogino energia di provenienza certificata da energia rinnovabile. In ogni caso, il canone di occupazione di suolo pubblico deve essere calcolato sullo spazio occupato dalle infrastrutture di ricarica senza considerare gli stalli di sosta degli autoveicoli che rimarranno nella disponibilità del pubblico"* (comma 9)
- l'autorizzazione alla costruzione delle colonnine di ricarica: trattandosi di edilizia libera, non è richiesto titolo abilitativo (art. 6, DPR 380/2001).

In base al comma 14 bis D.L. 76/2020, il rilascio delle autorizzazioni deve avvenire secondo la procedura di cui all'art. 14bis della L. 241/1990, cioè avvalendosi della conferenza dei servizi decisoria semplificata e asincrona.

Il D.L. 76/2020 stabilisce tuttavia un termine per il rilascio del provvedimento pari a 30 giorni dal ricevimento dell'istanza che non è contenuto nella L. 241/1990.

Il termine di 30 giorni può essere rispettato solo con una forte auto-compressione dei tempi massimi messi a disposizione dell'amministrazione procedente dalla L. 241/1990 (5 giorni lavorativi per la convocazione della conferenza, 15 giorni per le integrazioni documentali, 45 giorni per la raccolta delle determinazioni delle amministrazioni coinvolte, 5 giorni per l'emissione del provvedimento).

Si tratta di tempi massimi: per rispettare i termini di legge (e contestualmente venire incontro alle necessità dell'operatore elettrico ed evitare il pericolo di perdita dell'investimento infrastrutturale sul proprio territorio), il Comune deve quindi restringere i termini concessi nelle normali conferenze dei servizi, senza tuttavia operare forzature.

Infatti, laddove siano coinvolte "amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, o alla tutela della salute dei cittadini", per la L. 241/1990, il termine per l'espressione dei pareri è fissato in novanta giorni, che non appaiono comprimibili da parte del Comune che spesso è costretto ad attendere l'esaurimento del tempo disponibile per far valere il silenzio-assenso.

Si consiglia che i Comuni adottino procedure accelerate nei casi in cui il posizionamento delle infrastrutture di ricarica risulti più semplice o sia già stato oggetto di valutazione in sede preven-



tiva con l'aggiudicatario del bando PNRR; nei casi più complessi, soprattutto laddove siano presenti vincoli monumentali, ambientali, paesaggistici o situazioni delicate sotto il profilo sanitario o ambientale la compressione dei tempi di espressione dei pareri non sembra auspicabile, benché ciò implichi il mancato rispetto dei termini del D.L. 76/2020.

Contestualmente al rilascio delle autorizzazioni, il Comune dovrà definire gli spazi riservati ai veicoli durante la ricarica e, al momento dell'entrata in funzione delle infrastrutture, il Comune deve riservare gli stalli alla ricarica elettrica e garantire il rispetto del divieto di fermata e sosta, anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica (D. Lgs. 285/1992 "Codice della Strada", art. 158 comma 1 lettera h-ter).

Cordiali saluti.

Antonio Bobbio Pallavicini
Presidente
Dipartimento Mobilità e Trasporti

Fabio Binelli
Coordinatore
Dipartimento Mobilità e Trasporti